Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9608**

17. Wahlperiode 09. 05. 2012

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ute Kumpf, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Förderung der Elektromobilität im öffentlichen Personennahverkehr

Das Thema Elektromobilität wird in der Öffentlichkeit vor allem mit Individualverkehr und nicht mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) in Verbindung gebracht. Dabei gehört der ÖPNV zu den umweltschonendsten Verkehrsträgern und spielt für die Reduzierung von CO_2-Emissionen eine wichtige Rolle. Im Hinblick auf Elektromobilität hat der ÖPNV ein großes Potenzial, seine Vorreiterrolle im Bereich nachhaltiger Verkehr gilt es zu stärken. Gerade Busse eignen sich durch den häufigen Stop-and-Go-Betrieb im städtischen Verkehr für die Hybridtechnologie. Die Bremsenergie, die normalerweise verloren geht, kann durch diese Technologie vom Energiespeicher zurückgewonnen und für den Betrieb des Elektromotors genutzt werden. Für eine optimale Anwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge im ÖPNV muss die Technik weiterentwickelt, innovative Entwicklungen in diesem Bereich vorangetrieben werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Initiativen und Projekte gibt es bereits, die auf die Förderung von Diesel-Hybrid- und Brennstoffzellenbussen im ÖPNV abzielen?
2. Hat die Bundesregierung vor, die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand (Kommunen, Städte) bei der Beschaffung von Diesel-Hybrid- und Brennstoffzellenbussen für den ÖPNV zu stärken?
3. Mit welchen Maßnahmen reagiert die Bundesregierung auf die Finanzierungslücke, die bei der Anschaffung eines Diesel-Hybrid- und Brennstoffzellenbusses auch nach Ausschöpfung der zulässigen Fördermittel für Anschaffung und Betrieb des Busses für Kommunen, Städte und private Verkehrsbetriebe entsteht?
4. Wie reagiert die Bundesregierung darauf, dass Bundes- und Landesförderung nicht in Einklang gebracht werden können?
5. Hat die Bundesregierung vor, Gespräche mit der Europäischen Kommission hinsichtlich der Erhöhung der Förderquoten für die Anschaffung von Brennstoffzellenbussen durch Kommunen, Städte oder private Verkehrsbetriebe zu führen?
6. Welche regulatorischen, finanziellen und steuerlichen Anreize plant die Bundesregierung, um private Investitionen in eine Wasserstoff-Verkehrsinfrastruktur in der Marktvorbereitungs- und Hochlaufphase zu unterstützen?

7. Mit welchen Maßnahmen reagiert die Bundesregierung darauf, dass es bislang nicht ausreichend Anreizmechanismen für Mineralölkonzerne gibt, um in neue und nachhaltige Geschäftsfelder zu investieren und Wasserstoff (für Pkw und Busse) an Tankstellen anzubieten?
8. Hat die Bundesregierung vor, Busförderprogramme für nachhaltige Mobilität im ÖPNV aufzusetzen?
9. Unterstützt die Bundesregierung die Initiierung weiterer europäischer Busförderprogramme in ihren Gesprächen mit der Europäischen Kommission?
10. Hat die Bundesregierung vor, einen verbindlichen Anteil an Fahrzeugen mit regenerativ erzeugter Energie in der Flotte eines Betreibers von Bussen für den ÖPNV vorzugeben?
11. Wie reagiert die Bundesregierung auf den Fachkräftemangel in den neuen Technologien?
12. Welche Forschungsprojekte zur Entwicklung von speziellen Energiespeichern für Busse hat die Bundesregierung in den vergangenen vier Jahren gefördert?

Berlin, den 9. Mai 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333